

## Les villes nordiques, une ingéniosité territoriale par nécessité

Un débat entre Bilo Høegh Stigsen, Anja Kervanto Nevanlinna, Morten Birk Jørgensen, Tor Lindstrand et Håkan Nilsson, mené par Nicolas Escach

Morten Birk Jørgensen, Nicolas Escach, Bilo Høegh Stigsen, Anja Kervanto Nevanlinna, Tor Lindstrand et Håkan Nilsson

Traducteur : Françoise Jaouën

---

**Édition électronique**

URL : <http://journals.openedition.org/perspective/12698>

DOI : [10.4000/perspective.12698](https://doi.org/10.4000/perspective.12698)

ISSN : 2269-7721

**Éditeur**

Institut national d'histoire de l'art

**Édition imprimée**

Date de publication : 30 juin 2019

Pagination : 69-96

ISBN : 978-2-917902-49-3

ISSN : 1777-7852

**Référence électronique**

Morten Birk Jørgensen, Nicolas Escach, Bilo Høegh Stigsen, Anja Kervanto Nevanlinna, Tor Lindstrand et Håkan Nilsson, « Les villes nordiques, une ingéniosité territoriale par nécessité », *Perspective* [En ligne], 1 | 2019, mis en ligne le 30 décembre 2019, consulté le 01 octobre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/perspective/12698> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/perspective.12698>

---

# Les villes nordiques, une ingéniosité territoriale par nécessité

Un débat entre Bilo Høegh Stigsen,  
Anja Kervanto Nevanlinna, Morten Birk Jørgensen,  
Tor Lindstrand et Håkan Nilsson,  
mené par Nicolas Escach

Tandis que de nombreuses villes françaises courent encore après l'éco-quartier qui leur fournira un laboratoire scintillant attestant, espace à l'appui, d'une obsession soudaine pour la durabilité, le lierre a progressivement gagné Hedebygade. L'un des premiers éco-quartiers de Copenhague est en friche : un réseau de rigoles abandonné jouxte un immense panneau solaire inutilisé. Les villes nordiques ont beau avoir érigé leur exemplarité environnementale en outil de *soft power*, elles n'en demeurent pas moins pleines de contradictions. Le nouvel incinérateur de déchets construit à Copenhague a ainsi provoqué une polémique en raison de la nécessité d'importer des ordures non triées de Grande-Bretagne pour maintenir un bon niveau de rentabilité. Plusieurs villes danoises ou suédoises ont certes été pionnières dans la définition de nouveaux modes d'habiter : communautés autogérées, co-habitat, éco-quartiers et éco-villages. Ces expériences ont cependant peu influencé les innovations françaises en comparaison avec des référentiels venus d'Allemagne, de Suisse, du Québec, des États-Unis et d'Amérique latine davantage axés sur la théorisation sociale que sur un quelconque pragmatisme communautaire.

Pourtant, Reykjavik ou Copenhague ont suscité un engouement particulier en France ces dernières années. Tandis que le *hygge* pénètre l'hexagone, les villes nordiques semblaient condenser les valeurs de réalisation de soi, d'épanouissement, d'équilibre et de quiétude. L'attention portée au design, le pragmatisme des aménagements, la fluidification de l'usage (par une anticipation ingénieuse des problèmes et des obstacles), la liberté des circulations, le haut degré de confiance ont contribué à faire émerger un nouveau cycle de fantasme nordique. L'esprit de Christiania, jadis ville libre aujourd'hui muselée par les gangs, a rejailli progressivement sur les nouveaux *waterfronts*. Nordatlantens Brygge, l'archipel de Holmen ou l'île de Refshaleøen incarnent le *Nordic way of life* entre ponts cyclistes (dont le fameux Inderhavnsbroen inauguré en 2016), conteneurs créatifs, jeux pour adultes, palettes en bois, sofas urbains, *food trucks* et saunas au bord de l'eau.

Si la ville nordique suscite un imaginaire puissant, présente-t-elle des caractéristiques propres à même de la distinguer d'autres villes européennes ? La fabrique urbaine a tout d'abord été, dans le Septentrion, fortement influencée par une longue stabilité

des sociaux-démocrates. L'impulsion politique a été d'autant plus forte que la maîtrise foncière des municipalités était importante. La planification, englobant volontiers une aire urbaine élargie, a sans doute plus profondément qu'ailleurs décliné la linéarité à toutes les échelles. Le *Finger Plan* de Copenhague orientant la croissance urbaine le long des fameux « doigts » de gant (*fingers*) et laissant des « angles » vierges (*wedges*) a été réinterprété à de multiples reprises dans différents contextes ressurgissant même récemment après une période de couture transfrontalière avec la Suède. Le développement des lignes de transport a constitué des vecteurs nécessaires à l'utilisation du sol selon le modèle TOD (*Transit-Oriented Development*). Le métro de Stockholm a joué un rôle similaire pour l'émergence de cités-satellites comme Vällingby. Le motif spatial de la ligne a également été répété à des échelles plus fines : longues rues piétonnes centrales (Strøget à Copenhague, 1962), promenades le long des quais portuaires et des fronts d'eau, autoroutes cyclables, boulevards pacifiés, espaces publics et parcs urbains linéaires (Superkilen réalisé par le cabinet BIG et les artistes Superflex). L'urbanisme, sous l'angle réglementaire ou opérationnel, a d'autre part nécessairement considéré une nature omniprésente (les villes nordiques sont pour la plupart de taille petite ou moyenne) et un climat contraignant (froid, neige, manque de lumière). Loin de céder au déterminisme, les aménageurs et développeurs ont préféré choisir le possibilisme érigeant ces conditions singulières en ressources spatiales : recherche de « naturbanité », optimisation de l'isolation et de l'ensoleillement, prise en compte de la saisonnalité, formes brutes, architecture mimétique et urbain topographique. La moindre difficulté a ouvert une réponse vers davantage d'innovation territoriale suscitant de l'ingéniosité par nécessité. Ces changements n'auraient pas été possibles sans un certain degré de confiance, en tout cas entre les membres de la communauté nationale liés par un contrat social, qu'elle s'appuie sur un *hygge* inclusif / exclusif au Danemark ou qu'elle prenne la forme du *Folkhem* en Suède. La recherche de sécurité a généré l'apparition de communautés au sein même des ensembles urbains : communautés intentionnelles, parcs d'écologie industrielle, circularités territoriales. À plus grande échelle, les aménageurs nordiques ont orienté les infrastructures et les organisations autour de l'usage et de l'usager. Loin du fantasme d'un dessin urbain hors-sol, la composition et le design des espaces publics a systématiquement suivi l'angle pratique et l'échelle humaine. Les cyclistes peuvent ainsi suivre un parcours plus fluide grâce à des rails et des repose-pieds, des ponts et des tunnels, des ascenseurs à vélo, des espaces dédiés dans les métros et les bus, des stations publiques d'entretien, et même le seul cyclocable au monde (à Trondheim). Cette même liberté d'évoluer est offerte aux piétons. Les itinéraires ne sont pas imposés par une succession de rues et de places mais offrent l'impression d'une pluralité de possibles. À Oslo, les parcs ne sont pas clos, espaces verts, places publiques et rues formant un même ensemble continu. La trame viaire peut être contournée, biaisée, obliquée par la traversée d'une pelouse, d'un jardin ou par une marche le long de la rivière Akerselva. À Nuuk, sortir des routes est toujours possible en empruntant des itinéraires alternatifs, un dédale d'escaliers rehaussés, ou en escaladant les rochers. La flânerie est d'autant plus agréable à Copenhague ou à Stockholm que les expressions sémiotiques y sont riches : rebords de fenêtres agrémentés d'une draperie légère, de petits vases avec ou sans fleurs, de chandeliers, de chiens en porcelaine symétriquement posés face à face.

Pragmatisme, symbiose, modularité sont des adjectifs opérants pour définir une pratique aménagiste nordique proche de la nature, ouverte à l'expérimentation et reposant sur un solide sens de la confiance. Les villes d'Europe du Nord ont également très tôt tissé des relations au sein de réseaux volontaristes permettant des échanges d'expériences, de bonnes pratiques et un *lobbying* plus efficace. Très peu d'entre

elles étant considérées comme des métropoles au sens des principaux indices internationaux (comme celui du GaWC), l'intégration aux processus de métropolisation et d'européanisation a pu utiliser le détour de plateformes de coopération proposant des intermédiarités discrètes mais structurantes par accumulation.

Depuis une trentaine d'années (la crise du début des années 1990), les villes nordiques sont gagnées par de nouvelles dynamiques : évolution de l'État-providence, diminution des budgets sociaux, inégalités émergentes, disparités entre territoires locaux sur l'allocation de services, crise du logement et, plus récemment, montée d'un chauvinisme du bien-être dans un contexte migratoire. L'entretien mené avec Bilo Høegh Stigsen, Anja Kervanto Nevanlinna, Morten Birk Jørgensen, Tor Lindstrand et Håkan Nilsson ouvre un champ de recherche encore peu exploré en France, dans une optique comparative et spatiale, sans occulter les fragilités, les failles et les fissures des vitrines nordiques contemporaines.

[Nicolas Escach]

– **Nicolas Escach.** « Vivre en ville pour un Suédois n'est pas une chose naturelle » rappelait l'écrivaine Madeleine Gustafsson. Les pays nordiques comptent en effet très peu de grandes villes et sont invisibles sur les cartes mondiales des principales métropoles. L'urbanisation, tout comme l'industrialisation, y a été tardive, le berceau de l'identité nationale se situant souvent dans des provinces rurales nationalisantes à l'image du Jutland au Danemark, du Värmland et de la Dalécarlie en Suède, et de la Carélie en Finlande. Les plus grandes villes peuvent même être entachées d'une colonisation passée ou présente, comme en Norvège et au Groenland, ou venir rappeler que la grandeur passée a laissé place à un complexe géographique, à l'instar de Copenhague, capitale décentrée sur les rives de l'Øresund.

Quelle image la ville véhicule-t-elle selon vous aujourd'hui ? Comment l'urbanisme et l'architecture nordiques ont-ils rendu ou rendent-ils l'urbain acceptable ? Pensez-vous qu'il existe dans les différents pays et régions scandinaves que vous habitez une voie particulière facilitant son appropriation ?

– **Morten Birk Jørgensen.** Les villes danoises ont subi des évolutions majeures au cours des trente dernières années. Dans les années 1980, une ville telle que Copenhague était au bord de la faillite. La population intra-muros comportait une proportion excessive d'individus en situation précaire et de bas revenus, et la quasi-totalité des classes aisées avaient migré vers la périphérie, notamment vers la banlieue nord. Le produit de l'impôt sur le revenu était trop faible pour subvenir aux besoins sociaux de ceux qui avaient été fragilisés par la fermeture des grandes usines. Les investissements dans l'aménagement urbain et les activités culturelles étaient au plus bas. La capitale était devenue une source de tristesse nationale.

Pour remédier à cette situation, la municipalité et le gouvernement ont décidé d'agir conjointement et de lancer une série d'initiatives. Des fonds ont été débloqués pour engager des travaux de rénovation. Cet argent a servi à installer des sanitaires dans les appartements des nombreux immeubles des « quartiers des ponts », où les toilettes et les salles de bain étaient situées sur le palier ou en sous-sol. Les cours des immeubles, jusque-là divisées en petits lots utilisés principalement pour prendre des repas ou accrocher le linge, ont été converties en vastes espaces communs réservés au jeu ou à l'organisation de barbecues. On a réuni des petits deux-pièces pour en faire de grands appartements de trois ou quatre chambres, équipés de cuisines ouvertes et de vastes salles de bain. Les logements sont ainsi devenus plus attractifs pour les familles à plus haut revenu.

En 1996, lorsque Copenhague est devenue capitale européenne de la culture, la ville a lancé divers projets. Au cours des années suivantes, les grandes institutions culturelles se sont installées dans des locaux flambant neufs sur le site de l'ancien port industriel. La Bibliothèque royale, imaginée par le cabinet d'architectes Schmidt Hammer et Lassen, le nouveau Théâtre royal du cabinet Lundgaard & Tranberg, et l'Opéra bâti par le cabinet Henning Larsen, notamment, sont désormais situés sur le port. Des infrastructures d'ampleur, en particulier la construction du métro de Copenhague, ont également eu un impact positif sur l'économie de la capitale, tout en améliorant les conditions de vie des habitants et leurs loisirs. Ces évolutions ont été décrites et analysées par Holger Bisgaard, chargé de l'aménagement urbain de la municipalité de Copenhague de 1998 à 2007, dans un ouvrage sur la reconstruction de la ville<sup>1</sup>.

Ce processus de revitalisation a permis de métamorphoser la ville, ainsi que son image. Jusqu'en 1992, le nombre des habitants de Copenhague ne cessait de décliner, jusqu'à passer largement sous la barre du demi-million. La tendance s'est inversée depuis, et la population municipale compte aujourd'hui plus de six cent mille individus<sup>2</sup>. Si les limites géographiques de la commune ne donnent qu'une idée approximative de la taille de la ville, ces chiffres confirment malgré tout que les quartiers du centre-ville sont devenus plus attractifs. En outre, dans les débats concernant le développement urbain, on mentionne volontiers que la population de Copenhague s'accroît de mille individus chaque mois. Cette hausse n'est pas due à l'immigration, contrairement à ce que l'on croit souvent, mais au millier de naissances enregistrées mensuellement, ce qui témoigne clairement du changement accompli. Dans les années 1980, Copenhague était considérée comme un lieu peu accueillant pour les couples avec de jeunes enfants. Aujourd'hui, l'espace urbain offre de nombreux parcs et aires de jeu, de multiples activités culturelles et le vélo-triporteur (*Christiania bike*) remplace souvent la voiture. La ville est devenue un cadre idéal pour la famille moderne. Cette métamorphose urbaine témoigne du succès des initiatives prises par les responsables politiques il y a une trentaine d'années.

Les villes sont ainsi devenues plus accueillantes, ce qui est largement dû, à mon sens, aux mesures énergiques prises par les responsables politiques que je viens d'évoquer. On dit souvent que les aménagements urbains contemporains répondent à une certaine idée de la modernité et au processus de mondialisation. Ces facteurs ont une influence indéniable, mais je crois que l'on sous-estime le rôle des décisions politiques. Ce point mérite d'être souligné, car les stratégies mises en place à l'échelle nationale pour donner une image positive de la cité sont aujourd'hui victimes de leur succès. L'image de la ville animée répondant à tous les désirs de la vie moderne a laissé peu de chance à la campagne de valoriser ses atouts. Dans les dernières décennies du XX<sup>e</sup> siècle, c'est l'espace urbain à l'échelle nationale qui était le principal objet de préoccupation. Dans les premières décennies du XXI<sup>e</sup> siècle, c'est désormais la campagne qui représente un nouveau défi : l'exode rural, un fort taux de chômage dans certaines régions, mais aussi un niveau d'éducation peu élevé et une majorité d'hommes et de personnes âgées. Conséquence d'un développement économique médiocre, les régions touchées par la dégradation matérielle sont encore souvent considérées comme des périphéries peu propices à l'installation. Pour faire face à cela, il est essentiel de prendre conscience que la revitalisation de la ville est bien davantage le résultat de décisions politiques qu'un effet de la mondialisation. Il faudra une grande volonté politique et beaucoup de courage pour renverser cette inégalité croissante, au Danemark, entre des régions urbaines peuplées par les classes moyennes supérieures et des périphéries rurales paupérisées. La redistribution géographique des institutions éducatives et gouvernementales et le soutien à la revitalisation territoriale sont quelques-unes des actions qui pourraient être mises en œuvre dans une telle transformation.



– **Anja Kervanto Nevanlinna.** La formule « Vivre en ville pour un Suédois n'est pas une chose naturelle » est surprenante si l'on se penche sur les chiffres publiés par la Banque mondiale. Selon ces statistiques, en 2017, les pays nordiques (Finlande, Suède, Norvège, Danemark) figuraient parmi les plus urbanisés du monde, les villes abritant entre 82 et 88 % de la population. À titre de comparaison, le taux est seulement de 80 % pour la France et l'Espagne, 77 % pour l'Allemagne, et 70 % pour l'Italie. L'idée romantique selon laquelle les pays nordiques sont largement dépourvus de zones urbaines, voire hostiles à l'urbanisation, est donc résolument désuète.

1. Vue aérienne du centre-ville et de la péninsule d'Helsinki, 2010.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, les images se rattachant aux origines de l'identité nationale étaient, dans ces quatre pays, essentiellement celles de la ruralité et du mode de vie paysan. Cela était dû au fait que l'idéologie de l'identité nationale et de l'État-nation était fondée sur l'idée selon laquelle la campagne était la source authentique du tempérament national. La seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle qui, pour la Finlande, a été une période d'industrialisation et d'urbanisation rapide, a vu émerger une autre version de l'identité nationale, liée à l'idée de progrès technologique, de croissance économique et d'échanges internationaux dans tous les domaines, une notion propagée avant tout par les classes supérieures et les groupes progressistes inspirés par le modèle de l'Europe de l'Ouest<sup>3</sup>. À partir de 1917, lorsque la Finlande est devenue indépendante, les deux versions – la vision romantique et la vision technologique – ont fusionné pour définir l'identité nationale du nouvel État-nation.

Aujourd'hui, les villes finlandaises sont considérées comme des endroits où il fait bon vivre et travailler, attirant de nouveaux habitants venus des zones moins urbanisées, mais aussi de l'étranger. À cet égard, les Finlandais envisagent la ville de manière tout aussi positive que les Suédois et les Danois.



2. Logements construits dans le cadre du « Million Program », à Rinkeby, vus du ciel (N-E), mai 1988, Stockholm.

Malgré tout, le contact avec la nature reste un élément important dans les sociétés nordiques. Cela ne veut pas dire que l'on préfère vivre à la campagne et que l'on déteste la ville. En Finlande, l'aménagement urbain est planifié de telle sorte que les habitants puissent profiter en toute saison de parcs et de zones boisées et bénéficier d'un accès à l'eau. À Helsinki, le parc central, qui prend naissance à proximité de la gare principale, est une vaste zone verte et boisée qui se prolonge sur des dizaines de kilomètres vers le nord. La ville est également entourée de parcs et de forêts. Helsinki étant composée de péninsules et d'îles, elle compte 130 kilomètres de front de mer (**fig. 1**). Nombre de citoyens finlandais possèdent également une maison de campagne pour les vacances.

– **Tor Lindstrand et Håkan Nilsson.** Certains Suédois pensent peut-être qu'il n'est pas naturel de vivre en ville, mais des statistiques récentes montrent que plus de 85 % de Suédois vivent dans des zones densément peuplées, et le phénomène de migration vers les grands centres urbains se poursuit, entraînant une pénurie de logement à Göteborg, Malmö et Stockholm. L'idée du nordique, qui évoque les espaces naturels et/ou les longs hivers, avec l'impact qu'ils peuvent avoir sur l'« esprit » ou le « tempérament » national / régional relève d'un imaginaire national-romantique obsolète. L'urbain n'est pas moins naturel pour les Suédois que pour n'importe qui d'autre. Nous vivons dans un vaste pays qui ne compte que dix millions d'habitants, ce qui explique « tout naturellement » que l'on n'y trouve aucune « grande » ville. Cela ne signifie pas que les Suédois sont hostiles à cette idée, bien au contraire. L'image de la ville est devenue un argument de vente, comme en témoignent les ambitieux programmes de construction urbaine. À Stockholm, on bâtit en ville ou le plus près possible de la ville. Même en banlieue, la densification est de mise, et les nouveaux bâtiments se dressent parmi les anciens, contrairement à la période de l'après-guerre, où l'on bâtissait dans des zones vierges, comme ce fut le cas avec le programme du million de logements des années 1960 et 1970 (**fig. 2**). On pourrait dire qu'il y a deux façons d'aborder la ville. La première, celle de l'après-guerre, consistait à créer des banlieues afin de lutter contre les aspects négatifs de la ville en bâtissant de petites communautés urbaines satellites autour de stations de métro. La seconde, celle des dernières décennies, ambitionne de (re)créer au mieux l'image du centre-ville dense afin de corriger l'aspect négatif des banlieues.

La ville et les nouveaux quartiers font aujourd'hui l'objet d'une campagne de communication destinée à en donner l'image d'un environnement privilégié pour les classes aisées. Prenons l'exemple du développement et de la planification actuels du quartier de Djurgårdsstaden (baptisé de manière assez embarrassante, en anglais, « Royal Seaport »), auquel on veut donner l'image d'un nouveau quartier durable et accueillant pour les enfants, et qui s'étend dans une zone voisine du parc national urbain Djurgården. Les photographies et les images vues du ciel du quartier déjà construit, présentées par la ville de Stockholm, en montrent la silhouette très urbaine<sup>4</sup>. Mais le site internet [djurgardsstaden.se](http://djurgardsstaden.se) publie quant à lui des images à la fois du nouveau quartier mêlées à des images du centre-ville plus ancien

de Stockholm, comme Strandvägen. C'est la partie la plus huppée de la ville, qui n'a rien à voir avec « Royal Seaport » – une image très parlante pour comprendre avec qui et avec quels quartiers on veut associer ces zones nouvellement construites<sup>5</sup>. Cette manière de vendre une image de la ville, qui correspond à l'économie de l'attention, rend l'environnement citadin plus attractif, suscitant l'envie d'acquérir un logement dans ces zones<sup>6</sup>. À long terme, cela signifie aussi qu'il est plus difficile de résoudre la pénurie de logements, car les promoteurs ont pris l'habitude de vendre les appartements avant la fin de la construction, ce qui entraîne une importante hausse des prix : il est pratiquement impossible à quiconque ne dispose pas de revenus élevés d'envisager un achat.

Aujourd'hui, l'approche de la ville est aussi une question de dérégulation. Comme on l'a souligné ailleurs<sup>7</sup>, les statistiques fournies par la municipalité de Stockholm indiquent qu'en 1985 on comptait 335 682 appartements, dont 33 % de logements sociaux, 45 % de locations et 21 % de logements en copropriété. En 2013, le chiffre total d'appartements était passé à 394 705, dont 16 % seulement de logements sociaux, 28 % de locations, et 56 % de copropriétés.

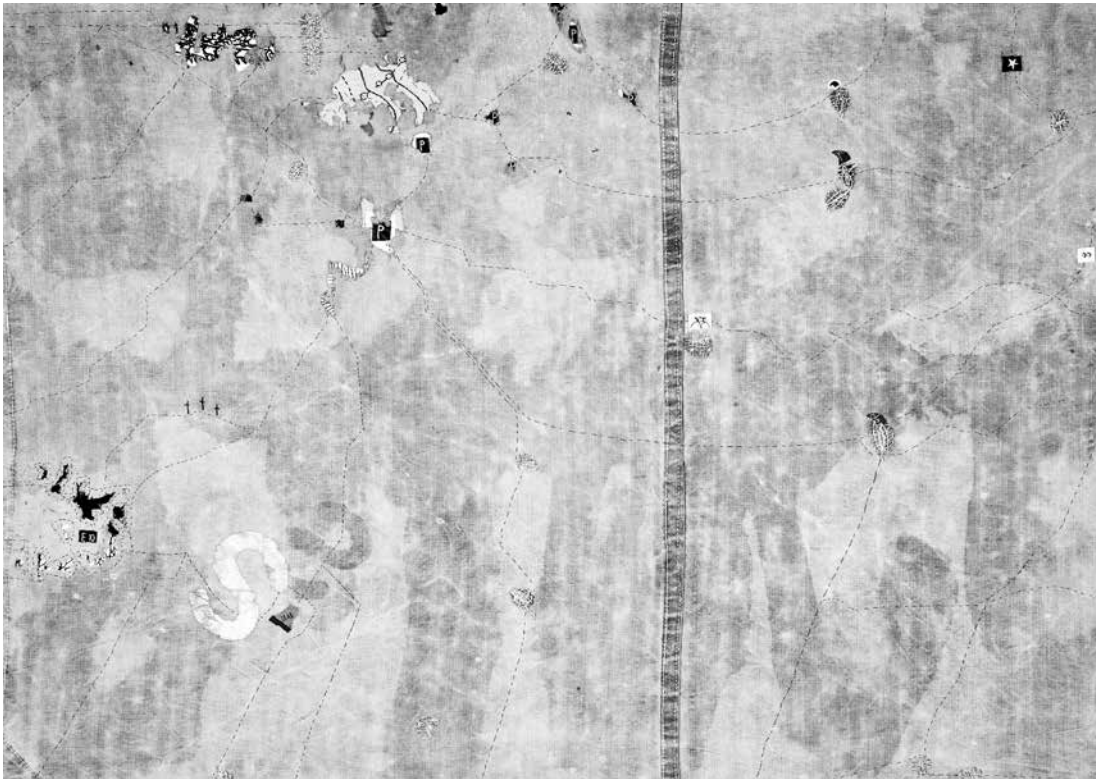
Nous habitons Stockholm et, à cet égard, la ville ressemble davantage à n'importe quelle grande agglomération placée sous le signe du néo-libéralisme qu'à une quelconque image de l'identité nationale. La hausse importante du nombre de propriétaires et le désengagement massif de la municipalité en matière d'habitat social ont eu pour conséquence de faire du logement le premier poste de dépense pour les familles.

– **Bilo Høegh Stigsen.** Je crois que les villes se transforment bien plus rapidement qu'autrefois. « Les gagnants d'aujourd'hui seront les perdants de demain », cette phrase s'applique aussi au développement de nos villes. Les tendances de la mondialisation se propagent rapidement, et même si nos pays ont des histoires et des cultures différentes, ils sont souvent confrontés aux mêmes défis. Les grands promoteurs « ont la main », et les villes font ce qu'elles peuvent pour influencer sur la qualité des projets urbains. Il devient également plus compliqué de mettre en œuvre des projets, dont le nombre reste inférieur à celui des actions en justice. On commence à perdre de vue le véritable objectif.

L'urbanisation au Groenland se déroule à une vitesse accélérée. Les petites localités s'amenuisent et se dépeuplent, et les villes ne cessent de croître. À Nuuk, la population a gagné plus de 500 habitants au premier trimestre 2019 – ce qui est énorme pour une ville de cette taille, qui compte seulement 18 500 habitants. À l'échelle du Groenland, cette urbanisation est un phénomène positif. Nos villes et nos villages sont séparées par de vastes distances, une situation qui n'est plus tenable dans le contexte de nos modes de vie contemporains. Il faut donc préparer les grandes villes à accueillir de nouveaux habitants en leur offrant des emplois, des logements et un solide système éducatif et social. Ces habitants paieront des impôts, apporteront leur expérience. Le développement futur exige une population éduquée suffisamment nombreuse. Pour le moment, à Nuuk, il n'y a aucun problème particulier de chômage, et pour que la ville se prépare à affronter les défis à venir, nous aurons besoin de toutes les compétences pour tous types de travaux, dans tous les domaines.

– **Nicolas Escach.** Plusieurs architectes comme Alvar Aalto sont connus pour avoir repris les principes de l'architecture organique, interposant la ville au cœur même de la nature. La prise en compte du milieu est encore plus exigeante dans des sites comme celui de Nuuk où le relief, le climat arctique et l'omniprésence de l'eau orientent nécessairement les choix de planification, voire sont vecteurs d'innovation. Quelles configurations spatiales traduisent selon vous le mieux ce dialogue dans les villes nordiques ? Et comment ont-elles évolué au cours des dernières décennies ?





3. Britta Marakatt-Labba,  
*Johtin / Flytten* [Déménagement], 2016.

– **Tor Lindstrand et Håkan Nilsson.** D'un côté, l'architecture et la planification urbaine dans les pays nordiques sont étroitement liées au modernisme et à la manière dont ce dernier a fait de la nature un élément incontournable du projet d'ensemble, d'où les quartiers modernistes dispersés

typiques de la période d'après-guerre. Les premières cités-satellites de Stockholm, qui ont été construites dans les années 1940 et 1950 vers le sud et l'ouest du centre-ville le long des nouvelles lignes de métro, en sont les exemples types. Lorsque l'on construisait les centres communautaires de ces quartiers, on laissait des parties des forêts préexistantes intactes, et on les intégrait souvent aux plans d'urbanisme. Au lieu de supprimer la nature qui s'étendait, on intégrait prudemment les maisons dans le paysage. Aujourd'hui, ces forêts et ces parcs diminuent, victimes de la pression foncière dans les zones voisines des transports publics. Une grande partie des travaux de construction actuels consiste à densifier les banlieues et à les faire ressembler davantage à une ville. Mais il existe aussi un autre aspect du modernisme, celui qui a présidé à la conception et à la construction de Kiruna, à l'extrême nord de la Suède (**fig. 3**). Sur le site de l'un des plus grands gisements de minerai de fer de Scandinavie, on a bâti une ville entière autour de l'industrie minière. Le forage intensif a fini par provoquer un lent effondrement des sols, et il a fallu rebâtir la ville sur un autre site. Ce déménagement, aujourd'hui achevé, est maintenant remis en question, car le rendement de la nouvelle mine est bien moins élevé que prévu, et l'on envisage désormais de rebâtir Kiruna sur un nouvel emplacement.

Il existe donc deux approches radicalement différentes de la nature lorsqu'il s'agit de planification et d'architecture aujourd'hui. La première consiste à convertir d'anciennes usines situées à proximité de l'eau ou sur un port en immeubles d'habitations luxueux, comme dans le cas de « Royal Seaport ». Dans ce cas, on ne regarde pas à la dépense pour

dépolluer l'eau et offrir des vues imprenables, comme en témoignent les slogans vantant Stockholm : « La beauté sur l'eau » ou « La Venise de Scandinavie ». Selon le site internet [djurgardsstaden.se](http://djurgardsstaden.se), environ 500 millions de couronnes suédoises ont déjà été investies dans l'assainissement du terrain de l'ancienne zone industrielle, pour en éliminer les produits toxiques et le rendre habitable. En parallèle, on transforme massivement des sites reculés lorsque qu'ils abritent des gisements naturels.

– **Bilo Høegh Stigsen.** Au Groenland, les villages et les villes sont généralement situés en bordure de littoral, car c'était le meilleur terrain de chasse et de pêche, à l'exception de Qaanaq et d'Ittoqqortoormiit, qui ont une histoire différente. Qaanaq est née au moment de la fondation de la base aérienne américaine de Thulé, en 1953, construite sur les terres ancestrales des Inuits, entraînant leur exil et le déplacement d'un village entier. Quant à Ittoqqortoormiit, elle a été établie en 1925 pour faire face à l'implantation des comptoirs norvégiens sur la côte est. Soixante-dix habitants de Tasiilaq et trois familles de la côte ouest du Groenland y ont été déplacés. Mais les villes aménagées ou établies de manière artificielle, comme Qaanaq ou Ittoqqortoormiit, ne fonctionnent pas bien. Les problèmes sociaux y sont perceptibles ; on peut trouver des exemples similaires partout dans la région arctique, dans ce genre de villes aménagées arbitrairement.

Nuuk possède une histoire totalement différente ; elle était, traditionnellement, un bon terrain de chasse, et elle l'est toujours. On y a établi un poste commercial colonial en 1721, et la ville s'est naturellement développée à partir de là, et très rapidement ces 40 dernières années. À Nuuk, on a toujours privilégié le pragmatisme, mais les temps commencent à changer. Les architectes et les planificateurs de la nouvelle génération ont une manière innovante d'aborder le paysage et le climat. On teste de nouveaux matériaux pour trouver ceux qui nécessitent le moins d'entretien dans un climat rude, comme si l'on commençait à prendre les saisons plus au sérieux : les panneaux en fibrociment et le bois de construction avec divers revêtements deviennent des matériaux de plaquage très répandus. On s'intéresse à leur efficacité, à la fois esthétique et durable.

Du point de vue de la municipalité, nous lançons de nouvelles initiatives. Lorsqu'elle reçoit un projet, la municipalité demande maintenant qu'on lui fournisse un plan du site en hiver. Pendant 6 à 8 mois de l'année, la ville prend en effet un aspect totalement différent. Les rues et les trottoirs ne font plus qu'un, et les fossés sont souvent comblés par la neige et la glace. Cartographier ces scénarios est un exercice intéressant, et cela devrait être la norme dans les régions arctiques. Dans notre nouveau quartier résidentiel, Siorarsiorfik, les fossés font partie du projet d'urbanisme. Nous avons choisi de les considérer comme des éléments visuels et esthétiques du tissu urbain, et non seulement comme des éléments pratiques. Lorsque nous dessinons des routes ou des parkings, nous définissons des espaces pour la neige, des zones où les bulldozers pourront la déplacer. Une autre approche intéressante consiste à tenir compte de l'éclairage, qui ne permet pas seulement de se déplacer en sécurité, mais qui est aussi une manière d'aménager l'espace, invitant à sortir dans la rue pendant les sombres et froids mois d'hiver (**fig. 4**).

4. Vue de la ville de Nuuk de nuit.



– **Anja Kervanto Nevanlinna.** En Finlande et dans d'autres pays nordiques, les conditions naturelles ont toujours constitué un point de départ, car c'était une question de survie, et il fallait s'adapter à des étés courts et à de longs hivers enneigés comme à des températures parfois glaciales. C'était bien davantage une nécessité qu'un choix. La construction a donc toujours tenu compte de ces facteurs, et l'architecture et l'urbanisme modernes se sont développés sur les mêmes bases. À cet égard, les villes nordiques peuvent être considérées comme des exemples d'innovation écologique, bien avant que les défis environnementaux auxquels nous sommes confrontés aujourd'hui ne deviennent un véritable sujet de discussion.

En Finlande, comme dans les autres pays nordiques, les techniques de construction ont été inventées pour répondre aux diverses conditions climatiques et naturelles, qui font partie de la formation des professionnels, qu'ils soient constructeurs ou planificateurs. Les règlements donnent des instructions détaillées, notamment sur les économies d'énergie dans les bâtiments, les systèmes de chauffage et l'isolation, l'entretien du bâtiment et les modalités de son usage. Des règlements et des recommandations similaires s'appliquent lorsqu'il s'agit de projets d'urbanisme. Dans les villes nordiques, ces projets intègrent les conditions naturelles du site, qui ne sont pas des éléments ajoutés après-coup pour répondre à la vogue du contact avec la nature. Je note également que pour Alvar Aalto, l'architecture organique est liée à la forme, la notion d'organique faisant référence à une forme libre, arrondie, souvent ondulante, à l'opposé de la forme géométrique orthogonale typique du fonctionnalisme ou du modernisme international. Mais l'architecture organique qui intègre les conditions naturelles n'est pas celle d'Aalto, c'est une notion plus récente.

– **Morten Birk Jørgensen.** Au Danemark, les villes et les cités se sont développées autour des résidences royales ou sur des sites choisis en fonction de leur intérêt militaire. Ensuite, d'autres facteurs sont intervenus, comme par exemple l'accès à l'eau. Les villages de la période de transition entre l'ère viking et le Moyen Âge se sont implantés sur des sites soigneusement choisis, ce qui n'est pas le cas des centres urbains actuels, qui n'ont qu'un lien abstrait avec leur environnement naturel. Toutefois, d'un point de vue architectural, le climat froid et humide du Danemark est à l'origine d'une tradition de construction particulièrement soignée, un élément déterminant dans le succès de l'architecture danoise moderne. La tradition vernaculaire de la charpente en bois et la maçonnerie traditionnelle d'inspiration allemande y ont été développées pour donner naissance à des solutions raffinées d'enveloppes de bâtiments et de systèmes structurels qui ont eu une grande influence par exemple sur l'esthétique de Kay Fisker ou de Poul Baumann. Dans la formation des architectes, l'attention au détail et la logique structurelle sont des considérations prioritaires, et lorsque l'on accompagne les étudiants sur les grands sites architecturaux à l'étranger, la qualité du détail est le plus souvent une source de déception. Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, l'architecture danoise était véritablement préparée à toute épreuve. Certaines grandes figures contemporaines telles que Kay Fisker ont su conserver cette tradition technique sous l'influence du modernisme international. Mais aujourd'hui, cette culture artisanale de la construction a pratiquement disparu, remplacée par le préfabriqué et les codes mis en place par les ingénieurs. La logique contemporaine, qui consiste à assembler des couches multiples de façades, est une source de frustration pour les architectes dont le modèle reste les anciennes méthodes de construction.

Dans les villes danoises, on prête davantage attention au climat depuis quelques années. Le dérèglement climatique se traduit principalement par une augmentation de forts épisodes orageux. Lorsque ces orages se produisent, le système d'égout, censé absorber l'eau, ne peut plus faire face. D'où des inondations répétées en ville et dans les banlieues, ce qui représente un coût important pour les compagnies d'assurance. On a donc prêté une

attention particulière à la question des précipitations et, plus largement, au lien entre la nature et la ville. À Copenhague, le Plan orage a été mis en place en 2012 afin de traiter le problème dans sa globalité<sup>8</sup>. Plusieurs projets ont suivi, qui ont accordé une place importante à l'architecture paysagiste et à la botanique afin de créer des espaces capables d'absorber l'eau en cas d'orage, et de fournir un lieu de détente le reste du temps. La première série de ces projets se concentrait sur de vastes parcs et jardins, mais la suivante sera sans doute plus subtile et portera sur les rues<sup>9</sup>. Rattachés à l'infrastructure de base et à la vigoureuse économie sociale de la ville, ces projets fourniront de nouvelles opportunités aux architectes, aux paysagistes et aux urbanistes, et pèseront sans aucun doute sur le lien ville / nature au cours de la prochaine décennie. Sankt Annæ Plads, dans le centre historique de Copenhague (fig. 5), est un exemple d'architecture paysagiste déterminé, entre autres, par la gestion des eaux de pluie. Le projet pensé par Schønherr, en plus de l'apport de réservoirs d'eau, améliore la qualité de l'espace urbain, en apportant de nouvelles infrastructures pour les piétons et les vélos.



5. Schønherr, Sankt Annæ Plads, 2016.

– **Nicolas Escach.** Les ambitions affichées de plusieurs États scandinaves pour lutter contre le changement climatique, non exemptes de contradictions, sont relativement élevées : le Parlement norvégien a annoncé vouloir atteindre la neutralité carbone dès 2030, tandis que la Suède ambitionne de devenir l'un des premiers pays au monde sans énergie fossile. L'Islande ne sera pas en mesure, en revanche, de respecter les accords de la COP21. Les villes contribuent globalement à hauteur de 78% aux émissions de gaz à effet de serre. Comment définiriez-vous la perception de ces dynamiques dans votre contexte géographique ? Au-delà d'écoquartiers et d'écolovillages qui n'ont pas toujours produit les effets escomptés, quelles sont et doivent être les réponses actuelles des villes nordiques à un nécessaire changement de paradigme ? En quoi ces trajectoires diffèrent-elles du mouvement anglais des « villes en transition » insufflé par Rob Hopkins ?

– **Bilo Høegh Stigsen.** Le Groenland est un pays vert, jusqu'à un certain point. Plus de 70 % de notre énergie est d'origine hydraulique, et le reste provient de brûleurs à mazout. Les rues de Nuuk sont parcourues par des voitures électriques et hybrides. Nos maisons sont très bien isolées, et la planification de nouvelles extensions urbaines, à l'image de celle de Siorarsiorfik, prend en compte les conditions d'ensoleillement et la nécessité de s'abriter du vent froid du Nord. Nous projetons d'accroître la densité de Nuuk, et ce projet se déroulera conformément aux objectifs de développement durable. En revanche, si nos villes sont « vertes », on peut se demander si c'est le cas du Groenland dans son ensemble. Notre produit national brut repose à plus de 90 % sur l'exportation de poisson et de crevettes et cette industrie, qui utilise la pêche au chalut et nécessite des usines de traitement, pèse lourdement sur les ressources naturelles.

Le Groenland est une île, et le pays n'est pas autosuffisant. Les produits d'usage quotidien arrivent par bateau ou par avion, et doivent être livrés dans des villes et villages isolés, par tous les temps. Ce système n'est pas viable. De surcroît, nous avons pris l'habitude, pendant nos loisirs, de parcourir les fjords dans de puissants hors-bords pendant la belle saison, et sur des motoneiges pendant l'hiver. Les Groenlandais prennent aussi l'avion deux ou trois fois par an pour aller à l'étranger, afin d'échapper à l'isolement de nos vertes capitale et nation. Comme tout le monde.

– **Morten Birk Jørgensen.** Les débats sur la ville et le changement climatique ont porté essentiellement sur les moyens de transport individuels. Le vélo reste un élément important, et l'on s'efforce en permanence d'améliorer les conditions de son utilisation en ville. Il constitue une réponse partielle au changement climatique, mais il a aussi eu un impact significatif sur la qualité de l'air pour les habitants. Le paysage urbain de Copenhague en a été profondément modifié. On a aménagé plusieurs ponts réservés aux vélos afin de faciliter la circulation entre les grandes artères extérieures et la zone portuaire du centre. On a également recréé des pistes cyclables, considérées dans les années 1970 comme une erreur dans le dogme de la planification des banlieues, afin de faciliter les longs trajets entre le centre et la périphérie. En ville, nombre de pistes cyclables ont été élargies afin de permettre à deux personnes de rouler de front et de transporter des paquets encombrants. Dans certains endroits, comme à Nørrebro, ces changements ont modifié l'atmosphère de la ville, où la voiture n'est plus prioritaire. Aujourd'hui, ne pas posséder de voiture en ville est un plus ; ce n'est plus le signe d'un manque de moyens, mais celui d'une existence active.

Les transports en commun jouent également un rôle important. À Copenhague, une nouvelle ligne de métro circulaire, le City Ring, ouvrira en 2019, renforçant les liens entre la ville et les nouvelles zones urbaines. Mais ce métro est aussi un paradoxe, car il est souterrain, un choix fait au détriment du tramway ou du transport léger sur rail, afin de ne pas entraver la circulation des voitures. À Aarhus, un métro léger a été inauguré en 2017. Odense en possèdera un en 2020, et Copenhague sera dotée du même système en 2025.

À l'échelon national, l'ancien gouvernement social-démocrate avait opté pour le renforcement du ferroviaire en créant des trains à grande vitesse pour relier les grandes villes danoises. Le gouvernement actuel, conservateur libéral, semble vouloir faire marche arrière, et fait la promotion d'un nouveau pont réservé aux voitures reliant directement le Jutland et l'île de Seeland. Les initiatives ne s'orientent donc pas toutes dans la bonne direction.

Le chiffre moyen de mètres carrés par habitant au Danemark est relativement bas. Cela s'explique, entre autres, par le grand nombre de petits appartements en ville. Le record est détenu par l'île de Samsø, où chaque habitant dispose de 73 mètres carrés, tandis qu'à Copenhague, le chiffre tombe à 40 mètres carrés<sup>10</sup>. Cela a plusieurs conséquences. Tout d'abord, le climat extrême justifie de réduire la surface à chauffer. Ensuite, les petits appartements permettent aux classes moyennes de s'installer en ville. Cette tradition pourrait également contribuer au développement durable de la ville. Les petites surfaces permettent de densifier l'habitat sans ériger des gratte-ciels. Les rues bénéficient également d'un ensoleillement, même pendant les sombres mois d'hiver. La densité de l'habitat réduit aussi les distances, favorisant ainsi l'utilisation du vélo. En outre, les petits appartements forcent les habitants à sortir pour utiliser les ressources offertes par la ville et qu'ils ne peuvent trouver chez eux. Lorsque les citoyens doivent sortir pour subvenir à leurs besoins quotidiens, la ville devient plus intéressante : lorsque le vélo est accroché dans la cour, et non dans l'atelier privé ; lorsque les quartiers abritent des laveries, et que le linge est lavé en commun et non dans le foyer ; lorsque l'on va chercher des surgelés à l'épicerie ou au supermarché, et non dans le congélateur. Ce type de solutions dynamiques proposées à la question climatique doit être intégré dans les projets

d'urbanisme. Malheureusement, les nouvelles constructions prévoient des appartements d'une surface moyenne de 95 mètres carrés, au détriment des petits espaces. Or le nombre de célibataires augmente dans les villes. Il faut donc que les responsables politiques cessent de croire qu'une grande surface est synonyme de qualité de l'habitation.

Au Danemark, un certain nombre de projets ont été lancés pour faire face au changement climatique en suivant le modèle des « villes en transition », Karise Permatopia et Friland, par exemple, qui sont des projets d'habitation à caractère écologique bien connus. Mais ces projets restent conçus, je crois, à une échelle modeste, et ne semblent pas aujourd'hui constituer une réponse adéquate aux problèmes tels que les émissions de CO<sub>2</sub>. Cela peut paraître étrange dans un pays où le mouvement coopératif a été le principal moteur de la modernisation il y a une centaine d'années, lorsque les laiteries, les usines de distribution d'eau, les banques ou encore les abattoirs coopératifs se développaient dans tout le pays. Mais ces projets sont devenus de grandes organisations, et si nombre d'entre eux ont conservé leur modèle d'origine, leur taille fait que les anciens « usagers » sont devenus de simples consommateurs. Ces organisations conservent un fort potentiel, car elles sont dirigées par un conseil d'administrateurs élus, et le profit n'est généralement pas leur objectif. Ce modèle pourrait donc inspirer des politiques progressistes en faveur du climat et rivaliser avec les entreprises commerciales. Les coopératives ont montré au cours des dernières années qu'elles pouvaient prendre des décisions radicales d'ordre démocratique – souvent contre l'avis du comité directeur – afin de changer les stratégies en matière d'infrastructure. Par exemple, le fonds de pension des architectes a été contraint par ses membres de cesser d'investir dans les énergies « sales »<sup>11</sup> et, récemment, au moment de la campagne pour l'élection des membres du conseil d'une grande compagnie en propriété collective, Radius, celle-ci a dû renoncer à son projet de faire appel à des entreprises privées. Le principal argument avancé était qu'en conservant la forme de la propriété collective, on garantissait la prise de décisions favorables au développement durable de la compagnie<sup>12</sup>. Ces exemples montrent, je crois, que la population est bien plus en avance que les dirigeants de ces organisations lorsqu'il s'agit de traiter le problème climatique.

Là où, à mon sens, les villes en transition présentent un potentiel, c'est dans les localités situées en périphérie et qui, même si le Danemark est un petit pays, constituent un débat de société majeur. Dans ces villages périphériques, on trouve encore des institutions coopératives – usines de distribution d'eau et supermarchés par exemple (bien que ces dernières soient rattachées à la COOP, l'organisation mère) –, et la participation active à ces organismes favorisera la cohésion des communautés locales, ce qui est un facteur d'attractivité important. « Cluster villages », que l'on peut traduire par « communautés de villages » est l'un des projets, mis en œuvre par le principal fonds danois, Realdania, l'association sportive danoise DGI et la Fondation danoise pour les équipements sportifs et culturels, censé faciliter ce genre d'initiatives de coopération dans une période de crise économique et d'exode rural pour nombre de régions rurales. Il s'agit d'organiser, à l'échelle de réseaux plus vastes, à travers une communauté de villages, des installations gérées collectivement qui n'étaient viables à l'origine qu'à l'échelle d'un village. L'organisation effective de ces fonctions en « communautés de villages » est destinée à les protéger de la cessation lorsque la population d'un village chute, et à leur permettre de repenser leur rayonnement géographique<sup>13</sup>. Le soutien de ces institutions historiquement essentielles pourrait maintenir l'attractivité des régions rurales et jouer un rôle important dans la revitalisation politique imminente, espérons-le, de ce que l'on considère aujourd'hui comme la périphérie.

L'installation de villages écologiques en périphérie est aussi une dynamique caractéristique des « villes en transition » au Danemark. Ces villages s'organisent autour d'habitants partageant les mêmes idées qui souhaitent se rapprocher de la nature en utilisant, par exemple, des matériaux

de construction non polluants et en cultivant leurs propres légumes, tout en renforçant les liens sociaux. Ces stratégies visant à traiter le problème climatique ne sont pas parfaites. Ces villages sont le plus souvent bâtis en pleine campagne, loin des institutions, des supermarchés, etc., ce qui rend la voiture indispensable. Pourquoi ne pas utiliser les nombreuses maisons qui composent les villages périphériques ? Pourquoi ne pas se reposer sur les systèmes déjà en place – égouts, fourniture en eau et en électricité, etc. ? On retrouve ici le vieux débat sur les avantages respectifs des stratégies « en réseau » et « hors réseau », mais concernant le Danemark, qui possède d'excellentes infrastructures, il est difficile de plaider en faveur des stratégies « hors réseau » lorsqu'il s'agit du dérèglement climatique, même lorsque ces localités suivent en partie le modèle coopératif. À mon sens, les villes écologiques répondent à un esprit pionnier, à une idée qui permet de rassembler les gens. C'est sans doute une bonne manière de bâtir une communauté, mais qui a un impact limité sur la question climatique.

– **Anja Kervanto Nevanlinna.** Les municipalités et le gouvernement finlandais prennent très au sérieux la nécessité d'inventer de nouvelles approches de l'urbanisme. La ville d'Helsinki a ainsi pris des mesures afin d'encourager des pratiques écologiques. Le système de transport sur rail, par exemple – tramway, métro, train, ainsi que le futur tramway rapide – a été étendu, et de nouvelles banlieues sont bâties à proximité des stations. Le système couvre donc non seulement la capitale, mais l'ensemble de la métropole.

Depuis plusieurs décennies, l'objectif des pouvoirs publics est de densifier l'habitat à proximité des réseaux de transport en commun. Dans les banlieues anciennes, les nouveaux bâtiments et nouveaux organismes viennent combler les espaces vacants afin de favoriser l'utilisation plus efficace des transports et de garantir un niveau correct des services, publics ou privés, offerts aux habitants. Ces espaces sont souvent des terrains appartenant à la ville, à l'État ou à des organismes publics tels que le réseau ferroviaire d'État, ou à des institutions publiques telles que les universités. Que ce soit en centre-ville ou dans les banlieues, on convertit en habitations des immeubles de bureaux ou des usines libérés par leurs propriétaires d'origine, qui sont souvent facilement accessibles grâce aux transports en commun. Ces nouvelles constructions viennent s'insérer au milieu des bâtiments anciens.

Les banlieues et les zones résidentielles sont planifiées de façon à favoriser la mixité sociale afin d'attirer une population à différents niveaux de revenu et d'éducation et d'origines ethniques diverses. On demande donc aux planificateurs de prévoir différents types d'occupation des immeubles : appartements ou maisons en propriété privée, habitations destinées aux classes moyennes subventionnées par des prêts publics, appartements loués par la municipalité, ou encore résidences-services pour les personnes âgées, et les banlieues se composent donc d'un mélange social équilibré. On expérimente avec les panneaux solaires et d'autres systèmes d'économie d'énergie, et cela s'applique aussi aux bâtiments publics. Le conseil municipal d'Helsinki a pris une part active à la conception et à la mise en œuvre de ces changements. L'action des habitants, que ce soit par le biais d'organismes établis ou de nouveaux mouvements informels, a également pesé sur les décisions de la municipalité.

– **Tor Lindstrand et Håkan Nilsson.** En Suède, le mouvement écologiste est depuis longtemps une force importante. Il a pris naissance dans le militantisme des années 1960, avec le mouvement *Alternativ Stad*, « Ville alternative », par exemple<sup>14</sup> (**fig. 6**). Aujourd'hui, il fait partie du paysage politique, avec une représentation parlementaire, et il est souvent évoqué dans les médias. L'écologie et la durabilité sont désormais intégrées à la quasi-totalité des politiques de planification. Nombre de grands promoteurs s'efforcent de trouver de nouvelles solutions écologiques. Leurs dirigeants ont ainsi lancé des programmes de recherche sur les nouveaux matériaux et techniques de construction, notamment l'utilisation innovante du bois. Certaines

entreprises ont choisi d'utiliser exclusivement le bois, que ce soit pour les maisons individuelles ou pour les immeubles d'habitation.

Il existe un conflit d'intérêt entre la prise de conscience croissante qu'il faut davantage de verdure et de parcs en centre-ville, et l'idéal d'une ville dense et animée. La question est complexe. À Stockholm, le quartier d'Hammarby Sjöstad, composé d'habitations « écologiques » et « durables » est internationalement réputé. En parallèle, on assiste à une frénésie de construction dans le centre-ville. Ce n'est pas la vieille ville qui est démolie, mais les bâtiments des années 1960-1980, et c'est sans doute pour cela que ces rénovations n'ont pas suscité de grand débat. Mais du point de vue de l'écologie et du développement durable, il est difficile de justifier la démolition de bâtiments dont le seul défaut est d'être jugés inesthétiques.

– **Nicolas Escach.** L'urbanisme collaboratif et tactique occupe une place croissante dans la fabrique de l'urbain. Les citoyens sont de plus en plus nombreux à souhaiter que la maîtrise d'usage soit légitimée aux côtés de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre. Pouvez-vous partager avec nous des innovations concrètes menées dans vos pays respectifs, qui, dans leur contenu ou leur méthode, facilitent les démarches de co-construction entre élus, promoteurs et habitants ?

– **Anja Kervanto Nevanlinna.** À Helsinki, la participation citoyenne a déjà une longue histoire. Tous les habitants peuvent voter et se porter candidats aux élections municipales depuis 1918, et les partis politiques ont collaboré à trouver des solutions alternatives faisant consensus. Les membres du conseil municipal pratiquent la négociation, et il n'y a pas d'opposition politique, contrairement à ce qui se passe à l'échelon national. La planification urbaine en Finlande relève entièrement des municipalités. Les projets et les plans sont examinés par des comités et par les architectes et les professionnels des services de l'urbanisme. Tous les projets, qu'ils concernent la ville entière ou seulement un quartier, doivent être approuvés par le conseil municipal qui autorise la construction. Depuis l'an 2000, la loi exige de consulter les habitants, selon des modalités précises – comprenant la publication des calendriers, la présentation publique des propositions à plusieurs étapes de réalisation, ou encore des moments permettant aux citoyens ou à des associations de critiquer le projet ou de présenter des alternatives –, avant son adoption définitive. Cette année, Helsinki expérimente une nouvelle mesure qui prévoit d'allouer 4,4 millions d'euros de budget participatif à des groupes d'habitants désireux d'améliorer les conditions de vie dans leur quartier.

Les associations citoyennes jouent un rôle actif dans les projets d'urbanisme et proposent parfois d'autres idées aux planificateurs municipaux. Les médias en parlent régulièrement. Au cours des vingt dernières années, des groupes d'activistes ont également introduit de nouvelles activités dans la ville, comme par exemple le « Restaurant day » (Ravintolapäivä),



6. La « Bataille des ormes » (*Slaget om almarna*), organisée par Alternativ Stad, pour protéger 13 arbres situés à l'entrée du Kungsträdgården, à Stockholm, les 11 et 12 mai 1971.



connu à travers le monde, où tout un chacun peut s'installer dans la rue pour vendre de la nourriture sans autorisation préalable. Certains groupes ont disparu au bout de quelques années, tandis que d'autres sont devenus de véritables entreprises faisant des bénéfices et disposant d'une clientèle d'habités.

La participation citoyenne n'est pas toujours la bienvenue. Auparavant, les grands projets d'urbanisme impliquaient différents acteurs jouant chacun un rôle spécifique. Il y avait, par exemple, le propriétaire du site, le maître d'ouvrage, les urbanistes municipaux chargés de la conception générale du projet qui devait être avalisé par le conseil municipal, l'architecte, les services municipaux délivrant le permis de construire après avoir examiné les plans de l'architecte en lien avec le projet d'urbanisme, la banque accordant le prêt, et le maître d'œuvre. Cette répartition des rôles permettait aux membres du conseil municipal et aux habitants de donner leur opinion tout au long du processus et de rejeter éventuellement les projets jugés inopportuns. Mais ce système a laissé la place, au cours des dernières décennies, à des projets gigantesques qui n'engagent que deux parties : le propriétaire du site (la ville) et le promoteur. Le promoteur soumet un dossier détaillé qui tient compte du plan d'urbanisme et comprend les plans d'architecte, une description de la construction elle-même, et le plan de financement. Le Kamppi Center, ouvert dans le centre-ville d'Helsinki en 2006, est un parfait exemple de cette approche. La ville avait commandé un projet incluant la construction des principales gares routières locales et interurbaines, une grande station de métro, un immense centre commercial, des bureaux et des appartements. Certains documents de planification et de construction ont été cachés au nom du secret commercial et n'ont pas pu être discutés publiquement, pas même par les membres du conseil municipal qui ont approuvé les plans. Ces projets de grande envergure font généralement l'objet d'un appel d'offres. Les entreprises participantes déboursent parfois jusqu'à un million d'euros pour couvrir le coût de la préparation du dossier technique et financier. Les éléments décisifs concernant le choix final ne relèvent pas de la qualité architecturale du projet ni de l'intérêt de celui-ci pour la ville ; ils sont d'ordre technologique et économique. Le conseil municipal approuve un projet dont les détails relèvent du secret commercial et ne sont donc pas rendus publics.

– **Bilo Høegh Stigsen.** Au cours des dix dernières années, notre municipalité a engagé de nombreux projets à dimension multiple. Le rôle d'une municipalité est de s'assurer que les objectifs politiques sont remplis, et que le projet considéré servira les intérêts des habitants. En tant qu'urbanistes, il nous faut toujours prendre du recul et nous demander comment tel ou tel projet apportera une nouvelle qualité de vie aux habitants individuellement. C'est un équilibre intéressant : alimenter le développement financier des promoteurs privés tout en s'assurant, en même temps, du bénéfice de la ville dans son ensemble.

Les réglementations en matière de construction sont spécifiques au Groenland. En tant que promoteur, vous pouvez présenter un projet détaillé pour un terrain à bâtir ; ce projet devra alors être soumis à un processus politique et à une audition publique. Au cours de ce processus, la municipalité peut exiger d'un promoteur qu'il construise, par exemple, s'il s'agit de logements, une voie publique qui relie les nouveaux logements aux quartiers résidentiels qui les entourent.

– **Tor Lindstrand et Håkan Nilsson.** À Stockholm, l'idéal du système collaboratif a été repris par de nombreux décideurs, qui y voyaient le moyen d'accroître la participation à la planification. Toutefois, on a souvent reproché à ces « dialogues citoyens » de devenir interminables lorsqu'ils impliquaient de grands groupes de population, et de donner des résultats médiocres. On retrouve ici ce que l'architecte et théoricien allemand Markus Miessen

a appelé « le cauchemar de la participation<sup>15</sup> », c'est-à-dire des processus qui paraissent démocratiques mais n'ont aucun impact véritable. À l'opposé, les centres d'art installés dans les banlieues s'efforcent de tenir les habitants informés, et diverses méthodes ont été mises en place pour les inviter à donner leur avis sur les projets concernant leur quartier. Par exemple, en 2010, Marabouparken konsthall a invité l'artiste Kerstin Bergendal à travailler sur un projet de reconstruction d'une partie des banlieues Hallonbergen et Ör, toutes les deux dans la même commune que Marabouparken. Le projet « Park Lek » a débuté en 2011 et devait se poursuivre pendant quatre ans, impliquant une collaboration entre des artistes, les habitants du quartier, l'architecte de la ville et des élus. Tensta konsthall a lancé plusieurs projets visant à renforcer la production culturelle et les connaissances locales. Botkyrka konsthall a ouvert un programme de résidence consacré aux interactions entre la culture locale et la diversité culturelle à Fittja. Quant à la Konsthall C, elle a mené pendant deux ans un projet baptisé Bomassan, pour l'expérimentation de projets nés d'initiatives locales soutenant une planification urbaine plus orientée vers le local dans le quartier de Hökarängen. Ce type de projets, qui s'installent sur le long terme et restent locaux, ont eu un impact important dans la mesure où ils ont permis la rencontre de processus plus critiques et/ou artistiques avec des pratiques architecturales ou urbanistiques plus courantes, et ils ont produit des résultats plus concrets.

– **Morten Birk Jørgensen.** Le Danemark n'a malheureusement pas grand-chose à apporter à la question de la construction. On dirait que le désir d'expansion accélérée est une plus grande priorité lorsqu'il s'agit de construire de nouvelles zones urbaines que la participation démocratique des habitants. Cette situation est souvent critiquée dans les débats publics<sup>16</sup>. À Copenhague, l'un des obstacles au système coopératif est By & Havn, une étrange institution chargée du développement des principaux sites sélectionnés. Il s'agit d'un organisme public expressément créé pour assurer le financement du métro de Copenhague en vendant au plus offrant des terrains appartenant à la ville. On lui a ainsi confié la quasi-totalité des terrains disponibles de la capitale. Puisqu'il s'agit d'un organisme public, les responsables politiques ne peuvent guère critiquer son action, et il leur suffirait de mettre en place un autre système. By & Havn, dont le rôle est de vendre les terrains au meilleur prix, ne paraît donc pas très sensible au système collaboratif. D'autres villes danoises semblent se sentir obligées d'imiter ce modèle d'expansion très efficace mais assez rétrograde, qui voit Copenhague se doter de nouvelles grandes zones résidentielles. Craignant de prendre du retard, les autres villes veulent elles aussi s'agrandir au plus vite, ce qui ne favorise guère les expérimentations en matière de développement. .

Mais ce tableau est contredit par certains aspects et projets. À Copenhague, l'adaptation de l'espace urbain aux nouvelles conditions climatiques et l'amélioration de l'habitat suivent un modèle démocratique grâce à un réseau de conseils municipaux locaux. Au moins un projet d'habitat a été mis en œuvre par un groupe citoyen qui voulait avoir son mot à dire sur ses conditions de vie. C'est là le résultat le plus concret d'Urbania, une association créée en 2010 pour promouvoir une cohabitation durable à Copenhague. Depuis, elle a établi un partenariat avec de grandes associations de logements, mais elle conserve son autonomie au sujet de plusieurs aspects de son premier projet de logement, qui devrait accueillir ses résidents en 2021<sup>17</sup>.

– **Nicolas Escach.** En France, les références à un « modèle nordique » ou à un « modèle arctique » resurgissent suivant un rythme cyclique. Des échanges d'expériences et de connaissances ont certes eu lieu régulièrement entre les professionnels scandinaves. Sur le plan urbanistique, des référentiels croisés, une conscience spatiale partagée, des dispositions spatiales communes existent-ils ? Où situez-vous les parallèles, les croisements et les écarts ?

– **Tor Lindstrand et Håkan Nilsson.** Les échanges de connaissances entre architectes des pays nordiques semblent avoir été particulièrement actifs à l’apogée du modernisme, des années 1930 aux années 1960. Il y a sans doute plusieurs facteurs à cela. On pourrait évoquer des aspects généraux, comme une histoire partagée, des langues apparentées, l’expérience commune des expositions internationales, l’idée du « nordique », et des aspects plus spécifiques, notamment le fait que nombre d’architectes de renom restaient en contact par d’autres biais, par exemple à travers les académies ou les écoles où ils enseignaient. Aujourd’hui, la situation est bien différente. Rares sont les grands architectes du privé qui jouent un rôle important dans les académies. On les invite parfois à donner des conférences, mais la carrière universitaire et la voie professionnelle sont deux choses très distinctes. Ou plutôt, de nos jours, le système éducatif tend à attirer les architectes s’intéressant aux solutions alternatives bien davantage que les professionnels du privé.

Certains cabinets d’architecture sont d’une taille telle qu’ils ont ouvert des bureaux dans d’autres pays nordiques. Mais rares sont les professionnels qui recherchent le contact avec tels ou tels confrères ou s’inspirent de leur travail. Pour la plupart, ils se tournent vers les mêmes sources (internationales), mais à partir de points de vue différents. Cela ne signifie pas que les échanges sont inexistants, mais il serait faux de dire qu’ils constituent un horizon spécifiquement « nordique ». On a plutôt affaire à différents secteurs indépendants qui ne se connaissent pas. Par exemple, nous avons évoqué ailleurs l’émergence, dans les pays nordiques, d’une architecture alternative similaire à celle qui a vu le jour sur le continent, et qui se concentre sur les interventions éphémères, telles que « l’urbanisme instantané », par exemple. Le secteur existe donc bel et bien. Mais ce phénomène s’explique avant tout par la dérégulation mise en place par le gouvernement social-démocrate, et qui touche la société dans son ensemble, et il n’a pas grand-chose à voir avec les concepts de « nordique » ou d’« arctique ». Lorsque l’on étudie les résultats de ces pratiques, l’architecture alternative nordique est bien liée à un contexte plus vaste, transnational. Il n’y a rien de particulièrement « nordique » dans ces pratiques, les scènes nordiques ne partagent pas les mêmes expressions ni les mêmes modes opératoires, pas plus qu’avec d’autres mouvements similaires dans d’autres pays. C’est surtout au niveau de la situation politique que se trouvent les points communs.

À plus grande échelle, on trouve quelques exemples « pan-nordiques » à l’état de projet. Le réseau STRING, par exemple, donnera naissance à une métropole scandinave de 8 millions d’habitants en 2030, lorsque Oslo (Norvège), Göteborg (Suède) et Copenhague (Danemark) seront reliées par un train à grande vitesse circulant le long de la côte ouest de la Suède. Ce train permettra de se rendre d’Oslo à Copenhague en 2h30. Cette « ville » reliera ainsi deux grands aéroports à l’un des plus grands ports de la région, formant ainsi une plateforme de correspondance aisément accessible et très compétitive à l’échelle mondiale. Mais ces projets n’ont rien de spécifiquement « nordique », hormis leur emplacement géographique.

– **Morten Birk Jørgensen.** Concernant les projets de développement des périphéries, le projet de route touristique norvégienne, qui se concentre sur les monuments architecturaux, a été débattu au Danemark, qui pourrait imiter cette initiative. De même, le système éducatif suédois, décentralisé, est un argument invoqué contre la concentration des institutions éducatives dans les grandes villes.

La communauté des architectes se demande également s’il existe des points communs spécifiquement nordiques entre les différents pays. Le modernisme, qui a dominé la discipline au cours de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, est maintenant suffisamment éloigné dans le temps pour permettre de voir que les différents architectes partageaient une approche commune. Il existe sans aucun doute quelque chose qui s’appelle l’architecture moderniste nordique, une approche « fonctionnelle » particulière des idées modernes importées, une

attention spécifique au matériau, une certaine référence aux traditions vernaculaires de la construction. Un ouvrage comme *Nordic Architecture* de Nils-Ole Lund<sup>18</sup> a certainement contribué à la construction de cette image. Mais ces points communs sont-ils encore une réalité, ou simplement une référence historique dont on peut s'inspirer dans la réalisation de projets commerciaux ? Je ne crois pas qu'on puisse répondre clairement à cette question.

– **Anja Kervanto Nevanlinna.** La planification urbaine obéit à des orientations similaires et à une même conception de l'espace dans les quatre pays nordiques. Architectes et urbanistes s'inspirent volontiers des idées et des projets mis en œuvre dans les autres pays, et de leurs innovations. Les professionnels visitent les nouvelles zones construites, publient des articles dans les revues spécialisées et participent à des colloques. Les architectes travaillent également parfois dans un autre pays et ouvrent un cabinet avec des confrères étrangers. À bien des égards, notre fonds culturel commun, fondé sur la religion protestante, les pratiques démocratiques héritées du Moyen Âge, l'absence quasi-totale de distinctions de classe et une législation homogène qui concerne aussi la planification et la construction urbaines, fait qu'il est relativement facile d'adopter les solutions mises en œuvre dans les autres pays. La barrière de la langue est minime, puisque la Finlande, outre le finnois, possède une seconde langue officielle, le suédois, très proche du danois et du norvégien.

Le modèle nordique renvoie aussi à la notion d'État-providence, et à la manière dont ce modèle s'applique dans les projets d'urbanisme. Ces idéaux ont dominé la période de l'après-guerre, durant laquelle les sociétés nordiques se sont modernisées à un rythme accéléré, lorsque l'urbanisme et la construction étaient considérés comme des outils essentiels pour atteindre les objectifs fixés. Des zones résidentielles modernes et fonctionnelles, des écoles, des hôpitaux, des universités, des bâtiments publics, des usines et des immeubles de bureaux : autant d'éléments qui ont transformé les modes de vie des habitants et modifié la perception visuelle comme les usages des espaces urbains. Le processus s'est prolongé jusqu'au début des années 1990, date à laquelle certains des idéaux démocratiques qui devaient garantir le bien-être de toutes les couches sociales ont été remplacés par des modèles plus lucratifs pour les investisseurs étrangers.

Les échanges entre professionnels des pays nordiques ont été très actifs depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. La Finlande recrutait des architectes suédois, la Suède et le Danemark faisaient appel à des Finlandais. Ces échanges se sont renforcés depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Concernant l'architecture et les projets d'urbanisme, les différences entre les pays nordiques sont essentiellement d'ordre économique. Si l'on compare avec la Finlande, les conditions de mise en œuvre des idéaux en matière d'urbanisme et d'architecture sont nettement meilleures en Suède et au Danemark, qui se sont modernisés plus tôt, avec les conséquences économiques que cela entraîne. Après la Seconde Guerre mondiale, la Finlande a vu son économie s'améliorer, et son PNB est comparable à celui des grands pays d'Europe occidentale depuis les années 1990. Quant à la Norvège, elle a bénéficié de ses ressources pétrolières. Aujourd'hui, ces quatre pays nordiques comptent parmi les nations à plus haut revenu du monde.

– **Bilo Høegh Stigsen.** Le Groenland entretient des liens étroits avec la Scandinavie, pour des raisons historiques et professionnelles. Nous avons lancé de grands projets en étroite collaboration avec des entreprises d'autres pays nordiques, par exemple Siorarsiorfik et le nouvel aéroport de Nuuk. Cette collaboration s'est bien déroulée, car nous sortons souvent des mêmes écoles et nous avons une même façon de penser. Nos pays et nos cultures sont tout de même différents, et il est toujours délicat d'essayer d'adapter à son propre

environnement des concepts issus d'autres contextes. Ittoqqortoormiit offre un contre-exemple qui pourrait l'illustrer : un promoteur privé y a aménagé huit constructions résidentielles, mais apparemment, chaque hiver, la neige recouvre totalement la zone. Il a manqué à ce promoteur la connaissance locale du terrain et du climat.

– **Nicolas Escach.** Quel regard les jeunes artistes nordiques (littérature, peinture, cinéma, *street art*) posent-ils sur leurs villes ?

Comment imaginez-vous vos villes en 2030 ou 2050 ? Nous regardons souvent avec admiration la modularité, la convivialité, la liberté et la résilience des communautés urbaines scandinaves, quels sont cependant les obstacles juridiques, fonciers, financiers ou politiques contraignant des dynamiques de transition plus ambitieuses ?

– **Morten Birk Jørgensen.** Concernant l'avenir des villes danoises, la hausse des loyers dans les quartiers centraux est l'un des facteurs clé, et la question est de savoir si les responsables politiques décideront de s'attaquer à ce problème. Les années qui viennent seront décisives à cet égard. Copenhague a conservé une certaine mixité sociale. Mais la situation semble être en train de changer avec la frénésie de construction de nouveaux quartiers d'habitation. Ces nouveaux quartiers ne reflètent pas cette diversité, car ils se composent presque exclusivement d'appartements familiaux d'une centaine de mètres carrés.

Malgré le prix élevé du mètre carré, le grand nombre de petits appartements d'une cinquantaine de mètres carrés dans les vieux quartiers permet encore aux revenus modestes de s'installer en centre-ville. Les nouvelles zones d'habitation seront différentes, puisqu'elles visent les couches sociales supérieures. Ces familles à haut revenu ont leur manière propre d'utiliser la ville, et cette population largement homogène aura un impact négatif sur la diversité des activités et des ressources offertes. Cela, à mon sens, pèsera lourdement dans les trente à cinquante prochaines années.

Les grandes villes danoises possèdent un vaste parc de logements coopératifs, ce qui leur a permis de conserver une population socialement diversifiée. Autrefois, le prix d'achat était déterminé par l'estimation de la valeur publique du bien, qui était généralement bien inférieure aux prix du marché. Ce type de logement était donc une alternative de choix au marché privé. Mais ce système a été victime de son succès. D'interminables listes d'attente sont devenues la norme, et il fallait le plus souvent faire jouer ses relations pour avoir accès aux coopératives. Les dessous de table se sont multipliés à mesure que l'écart se creusait avec les prix du marché. Une nouvelle législation qui donnait aux coopératives le droit de fixer le prix d'achat à partir d'une estimation des prix dans le privé a encore fait atteindre de nouveaux sommets aux prix des logements en coopératives. Une minorité de plus en plus restreinte pratique encore des prix modérés mais, pour l'essentiel, il n'existe plus guère d'écart avec la valeur d'achat dans le privé. Il n'en demeure pas moins que les coopératives, en raison de leur grand nombre, ont un effet régulateur sur le marché du logement.

Une mesure importante modifiant la planification urbaine a été mise en place pour lutter contre la hausse du coût de l'habitat le 26 février 2015, qui permet désormais aux municipalités d'exiger un minimum de 25 % de logements sociaux dans les nouvelles zones bâties<sup>19</sup>. Mais à Copenhague, dirigée par les sociaux-démocrates, la stratégie principale pour lutter contre la hausse des prix a été d'augmenter le nombre de logements. Il est peu probable que cette stratégie soit payante, et ni l'augmentation du parc ni la règle des 25% ne semblent à même d'enrayer la considérable hausse des prix dans la capitale dans les prochaines décennies.

Les artistes de la jeune génération portent aujourd'hui un regard sceptique sur la ville. L'environnement urbain s'adapte de

7. Søren Lose, *Déjà-vu*, 2010.





**8a-b.** La ville de Nuuk vue du ciel [a],  
et son sentier côtier [b].

plus en plus au mode de vie familial, la ville perd son radicalisme et un peu de sa poésie. Dans les années 1980, les écrivains célébraient la vie de la rue, l'ambiance des tavernes et les mouvements de société de Copenhague. Aujourd'hui, l'intérêt se porte vers la ruralité, où le mystère et les conflits sociaux fournissent un meilleur cadre d'investigation artistique. Ces artistes ont souvent un lien personnel avec les régions qu'ils visitent. Le projet *Déjà-vu* du Danois Søren Lose en est le parfait exemple<sup>20</sup> (**fig. 7**). À l'occasion d'un festival organisé sur l'île de Lolland, le Tumult Public Art Festival (2010), il a rebâti la façade d'un bâtiment démoli qu'il avait connu pendant son enfance sur l'île.

– **Bilo Høegh Stigsen.** Les Groenlandais voient la ville d'une nouvelle manière, qui me semble très positive. Nuuk s'est énormément développée au cours des quarante dernières années, et il est facile de s'y orienter et de l'explorer. Dans le centre, nous avons de grands bâtiments d'habitation de style moderniste datant des années 1960 et 1970, une banlieue de taille relativement modeste datant des années 1980, et des bâtiments modernes. Les bâtiments anciens sont malheureusement assez

mal entretenus, mais les habitants commencent malgré tout à s'intéresser de près à leur architecture et à leur histoire. On le constate en lisant les magazines, où les grands bâtiments modernistes du quartier Radiofjeldet figurent souvent à l'arrière-plan.

Le sentier du littoral de Nuuk offre également un exemple intéressant de la manière dont on peut mettre en valeur une ville en en faisant une capitale côtière (**fig. 8a-b**). Le sentier du littoral est construit comme un système de chemins qui vont enfin permettre de parcourir tout le tour de la ville à pied ; la première partie du sentier ouvrira pendant l'été 2019.

– **Tor Lindstrand et Håkan Nilsson.** Nous sommes heureux de savoir que le modèle scandinave continue à vous séduire. Mais ce n'est pas le cas de tout le monde. Plusieurs médias et dirigeants étrangers ont fait état d'une culture en déclin, succombant sous des vagues d'immigration. On songe à Donald Trump et à son fameux « Regardez ce qui s'est passé hier en Suède<sup>21</sup> », ou à divers documentaires polonais, russes, et même australiens. Si le modèle scandinave constituait autrefois une menace pour le conservatisme et/ou un phare des valeurs progressistes, aujourd'hui des forces puissantes tentent de transformer cette image en cauchemar en montrant une société sans législation, hors de contrôle. Ce type de propagande, qu'elle soit diffusée par des trolls ou de prétendus « documentaires », reflète bien mal la réalité.

Bien entendu, la Suède connaît aussi une forme de ségrégation, et de larges segments de population se sentent tenus à l'écart. Ce fossé est creusé encore davantage par l'image de la « ville animée », qui est une sorte d'« objet petit a », c'est-à-dire l'image d'un désir qui ne peut jamais être comblé, et qui est une vie fantasmée, différente de celle des banlieues moins densément bâties. Aujourd'hui, cette image est reprise et diffusée par la *house music* suédoise, qui, à l'instar de la *house music* de nombreux pays, ne vise pas une ville particulière,



mais la ville en général, une ville mondialisée. En Suède, cela s'est traduit par le succès international du musicien Avicii, prématurément disparu en 2018.

On pourrait également dire que l'image de la cité dans la culture contemporaine reflète souvent l'écart croissant entre les banlieues et la ville. Le phénomène est pris en compte par de nombreux organismes publics, depuis les services artistiques des municipalités, jusqu'à l'Agence artistique publique nationale. On a le sentiment que les villes sont en train de se diviser en deux, voire en plusieurs parties, ce qui risque d'avoir des conséquences néfastes pour la flexibilité, la sociabilité, les libertés et la résilience des communautés, comme vous l'avez évoqué. D'un autre côté, certains critiquent très justement l'ancien système, trop homogène et qui ne faisait aucune place au plus grand nombre. Ils font valoir les différences qui émergent aujourd'hui et exigent de renégocier les valeurs que la ville doit défendre. Les projets artistiques les plus intéressants de ces dernières années, souvent le résultat d'initiatives individuelles, se concentrent sur les aspects positifs des différents secteurs de la ville, en étroite collaboration avec les habitants. On peut penser par exemple à l'artiste Johanna Gustafsson Furst, qui a situé une partie de sa pratique dans la banlieue de Husby, entre 2008 et 2014, où elle a initié plusieurs projets collaboratifs<sup>22</sup>. L'objectif visé est le plus souvent de célébrer la multiplicité et de lutter contre les stéréotypes diffusés par les médias, tout en évitant de provoquer un embourgeoisement de ces quartiers.

– **Nicolas Escach.** Les pays européens ont connu ces dernières décennies, dans un contexte d'accélération de la mondialisation, une polarisation des territoires découlant d'une obsession de la masse critique. L'écart s'est creusé entre des espaces particulièrement dynamiques en raison de leur caractère métropolitain, de leur situation, de leur propension à attirer des revenus ou de leur volontarisme politique et des espaces de relégation cumulant fermeture des services publics, désindustrialisation, mutations des activités agricoles et vieillissement de la population. Pourtant, des petites et des moyennes villes ou les espaces ruraux qui semblaient enfermés dans une posture défavorable hier apparaissent aujourd'hui combattifs à l'image





**9a-b.** Aida Chehrehgosha, photographies issues de la campagne « Vivre à Nyköping », 2017-2018 : *Sur le chemin du retour de la plage, Alina, Tyra, le chien Jessie, Martha, Tara, Amar et Ibrahiim [a] ; La famille à Örstigsnäs [b].*

de la « rébellion des périphéries » menée au Danemark. Nos perceptions de l'attractivité sont-elles en train d'évoluer ? En quoi nos nouvelles pratiques spatiales transforment-elles les disparités entre territoires ?

– **Anja Kervanto Nevanlinna.** En Finlande, la croissance des grandes villes et des métropoles montre qu'elles continuent à attirer les habitants de la campagne et des petites localités. Au cours des trente dernières années, le taux de croissance a augmenté. Mais le chef du gouvernement, au pouvoir pendant les quatre dernières années, ne voit pas d'un bon œil cette urbanisation accélérée. Son parti, le Centre (*Suomen Keskusta*, autrefois parti de l'agriculture, *Maalaisliitto*), et le gouvernement ont pris diverses mesures en faveur des zones qui ont vu leur population diminuer et leur économie s'affaiblir : aide financière aux entreprises, à l'agriculture, et développement du tourisme. Cette politique est celle du parti du Centre depuis les années 1940. Le gouvernement actuel est réputé hostile aux grandes villes en général, et à Helsinki en particulier, même si les fonds alloués aux campagnes proviennent des impôts collectés dans les grandes villes. Le soutien apporté aux régions peu densément peuplées répond au besoin de « garder toute la Finlande habitée », selon la formule du parti, mais aussi à des raisons militaires. À vrai dire, le territoire de la Finlande n'a jamais été entièrement peuplé, pas plus aujourd'hui qu'hier.

Les mesures en faveur des campagnes prises par la Suède au cours des cinquante dernières années sont différentes de celles mises en place en Finlande, car le gouvernement n'a pas tenté d'enrayer ni de ralentir le processus d'urbanisation. La Norvège, dotée d'une économie forte, a suivi une politique plus radicale encore qu'en Finlande. Les sources de financement pour garantir un niveau minimum de services accessibles à la population déclinante des campagnes se font plus rares. Seul le développement du tourisme semble offrir de nouvelles opportunités dans les zones rurales.

– **Tor Lindstrand et Håkan Nilsson.** Le fossé qui sépare la campagne de la grande ville est très problématique pour plusieurs raisons. Il est peu probable, dans cette époque placée sous le signe de l'individualisme, que l'on assiste aujourd'hui à une nouvelle « vague verte » similaire à celle des années 1970. D'autre part, les petites villes ont du mal à attirer de nouveaux habitants, voire à garder les anciens, d'autant que nombre de petites industries et manufactures disparaissent. En cela, la Suède n'est pas un cas isolé. La rébellion des périphéries pourrait ainsi se traduire de diverses manières. On note par exemple que

le niveau de mécontentement est plus élevé dans les zones rurales, où les habitants s'insurgent contre le fait que les décisions qui les touchent directement sont prises dans la capitale, et ce mécontentement sert parfois des intérêts locaux ou nationaux, au détriment du transnational. C'est assez évident, par exemple, dans la montée du parti d'extrême droite *Sverigedemokraterna* (les « Démocrates »), qui prétend souvent agir en faveur des zones rurales « oubliées », contre la centralisation dans les plus grandes villes, et s'oppose à tout type d'organisation inter- ou transnationale comme l'Union européenne. Aux dernières élections, les Démocrates ont obtenu 17 % des voix. Là non plus, la Suède et les pays nordiques n'ont rien d'exceptionnel.

Quantité de localités situées à proximité des grandes villes ont remis en question ce modèle, faisant valoir les avantages d'une vie plus proche de la nature, de la plage, et des loyers plus abordables qu'en ville, cherchant à attirer de nouveaux banlieusards. La ville de Nyköping a ainsi lancé des campagnes annuelles d'affichage dans le métro montrant des images en noir et blanc de couples avec de jeunes enfants profitant de l'atmosphère détendue de la ville, avec le slogan « Vivez à Nyköping » (**fig. 9a-b**). Ce que l'on vend, bien entendu, c'est un autre « objet petit a », celle de la famille heureuse passant ensemble des moments privilégiés tous les jours de l'année. La ville animée, avec son coût de la vie élevé, n'a pas que des avantages, et beaucoup rêvent d'y échapper, du moins à certains de ses aspects. Les trains à grande vitesse et les autoroutes offrent la solution (pour certains).

– **Bilo Høegh Stigsen.** Notre maire, Asii Chmenitz Narup, a un intéressant point de vue sur la mondialisation en ce qui concerne notre ville : « C'est le rôle des municipalités de faire en sorte que les petites localités soient des endroits où il fasse bon vivre, mais leur développement doit être fonction de leurs capacités propres », dit-il. C'est une approche parfaitement réaliste et sensée. Il n'y a aucun intérêt financier ou culturel à chercher à tout prix à maintenir un certain mode de vie si les conditions du développement ne sont pas réunies. Cette position me paraît courageuse et justifiée. La municipalité a le devoir d'assurer les opérations nécessaires au bon fonctionnement de la ville, mais c'est aussi du ressort des citoyens de décider s'ils veulent faire quelque chose. Évidemment, la municipalité soutiendra et facilitera un projet intéressant qui serait porté dans un tel contexte. La commune de Sermersooq regroupe deux villes et trois villages sur la côte ouest, et deux villes et cinq localités sur la côte est.

– **Morten Birk Jørgensen.** Dans les années 2000, on a inventé la formule « banane pourrie » pour désigner les zones peu peuplées au Danemark et en proie à divers problèmes sociaux. Cette démarcation géographique a suscité un vaste débat national sur les disparités régionales dans le pays. En jetant un coup de projecteur sur les problèmes en dehors des villes, l'objectif était de pousser les responsables politiques à agir, mais les concepts de « banane pourrie » et de « Danemark périphérique » ont contribué en grande partie à stigmatiser ces localités excentrées. Pour lutter contre cette stigmatisation, plusieurs initiatives ont été lancées, telles que la « rébellion des périphéries » ou le « Danemark côtier ». Mais il est difficile de rivaliser avec la nouvelle image de la ville offrant des emplois et des activités culturelles, mais aussi des loisirs, et les zones rurales ont bien du mal à trouver des arguments autres que les paysages pittoresques et le coût modéré du logement pour se rendre attractives<sup>23</sup>.

La relocalisation des institutions publiques a été la solution politique proposée au débat sur la périphérie rurale. On a dégagé des crédits pour démolir les bâtiments délabrés inutilisés dans les villages et on a assoupli le Planning Act afin d'encourager les investissements dans les zones rurales. Mais la tendance reste à la concentration urbaine et à la centralisation des pouvoirs économiques et politiques dans les grandes villes.



**10.** lenschow & pihlmann, Village étudiant, 2017.

Plusieurs nouveaux cabinets d'architecture ont su tirer parti des problèmes auxquels sont confrontées les localités rurales et du surplus d'édifices déjà existants. Ces projets ont permis de tester des concepts architecturaux qui, à de nombreux égards, ne suivent pas le modèle dicté par le marché qui prévaut dans les grandes villes. En collaboration avec la municipalité, le cabinet Norrøn a ainsi rénové des logements abandonnés pour en faire des résidences de campagne pour les citoyens<sup>24</sup>. Ce type d'initiative est devenu depuis la marque de fabrique des jeunes cabinets d'architecture. Johansen Skovsted Arkitekter s'est ainsi fait une réputation en transformant en lieux d'exposition d'anciennes stations-service dans le Jutland<sup>25</sup>. Le même cabinet a ensuite réalisé, dans la même région, une tour d'observation ornithologique, des ateliers, des hangars et des stations de recherche. De son côté, le cabinet lenschow & pihlmann a remporté en 2018 le Wooden Prize pour son Village étudiant, bâti autour d'une ferme du XVII<sup>e</sup> siècle et doté d'un nouveau dortoir<sup>26</sup> (**fig. 10**). Tous ces projets s'efforcent de donner une nouvelle image de la campagne qui évite la stigmatisation et sort du pittoresque, tirant parti des ressources locales.

Les contributions de Morten Birk Jørgensen, Bilo Høegh Stigsen, Anja Kervanto Nevanlinna, Tor Lindstrand et Håkan Nilsson ont été traduites de l'anglais par Françoise Jaouën.

## Morten Birk Jørgensen

Morten Birk Jørgensen (né en 1985), est architecte, chercheur et critique, et enseigne à l'École d'architecture de l'Académie royale danoise des Beaux-Arts. Ses recherches se concentrent sur les méthodes d'évaluation et d'estimation de l'architecture, notamment des édifices anciens. Il mène actuellement un projet sur la dimension identitaire de l'évaluation de la qualité architecturale.

## Nicolas Escach

Nicolas Escach, maître de conférences à Sciences-Po Rennes, dirige le pôle Europe du Nord du Campus de Caen. Il est également co-rédacteur en chef de la revue *Nordiques*.

## Bilo Høegh Stigsen

Bilo Høegh Stigsen (né en 1977) a fait ses études à l'École d'architecture d'Århus (Danemark), où il a obtenu son diplôme en 2004. Il dirige les services d'architecture et de planification urbaine de Sermersooq (Groenland).

## Anja Kervanto Nevanlinna

Anja Kervanto Nevanlinna est chercheuse et professeure associée au département de philosophie, d'histoire et d'études artistiques à l'université d'Helsinki. Elle s'intéresse, dans ses recherches ainsi que de nombreux articles et essais, à l'histoire et l'architecture urbaines et à la préservation des bâtiments.

## Tor Lindstrand

Tor Lindstrand est chargé de cours à l'université Konstfack (Architecture d'intérieur et ameublement), et ancien professeur associé au à l'Institut royal de technologie (KTH-A). Copropriétaire du cabinet Larsson Lindstrand Palme arkitekt-kontor AB, sa pratique se situe au croisement de l'architecture, de l'art et de la performance dans de nombreux contextes culturels.

## Håkan Nilsson

Après avoir été professeur de théorie et d'histoire de l'art à l'université d'art, de design et des métiers d'art Konstfack, Håkan Nilsson est professeur au département d'histoire de l'art de l'université Södertörn. Il est également critique et auteur indépendant.

## NOTES

1. Holger Bisgaard, *Københavns genrejsning 1990-2010*, Copenhagen, Bogværket, 2010.
2. Statistiques officielles du gouvernement danois ; voir le site : <http://www.statistikbanken.dk/10021> (consulté le 5 février 2019).
3. Voir Anja Kervanto Nevanlinna, « Two Interpretations of Nationalism: The Neoclassical Heart of Helsinki », dans Jean-Yves Andrieux, Fabienne Chevallier et Anja Kervanto Nevanlinna (dir.), *Idée nationale et architecture en Europe, 1860-1919 : Finlande, Hongrie, Roumanie, Catalogne*, actes de colloque (Paris, Institut finlandais / Institut hongrois, 2003), Rennes, PUR, 2006.
4. Voir : <https://växer.stockholm/tema/studiebesok/study-visits/>.
5. Voir : <https://djurgardsstaden.se/>.
6. Pour une brève analyse de l'économie de l'attention en lien avec la physiognomie contemporaine de Stockholm, voir notre article « Sous les pavés, les pavés », dans *Hjärnstorm*, n° 123-124, 2016, p. 44-50.
7. Tor Lindstrand et Håkan Nilsson, « Exterior, Interior, and the Spaces Between », dans *Carnem: Arquitectura en Crudo*, vol. 1, n° 1, 2015, p. 92-100.
8. Commune de Copenhagen, *Københavns Kommunes Skybrudsplan 2012*, Copenhagen, 2012.
9. Anna Aslaug Lund, « Garderne har været et overset byrum for arkitekter. Det har været ingeniørernes ansvar », dans *Politiken Byrum*, 23 octobre 2018.
10. Statistiques officielles du gouvernement danois, *Boligopgørelsen 1. januar 2016*, Copenhagen, 2017.
11. Sebastian Gjerding, « Pensionsmedlemmer kræver stop for lån til fossilselskaber », dans *Dagbladet Information*, 8 avril 2019.
12. Søren Martin Olsen, Stefan Singh Kailay et Jakob Cho, « Politisk flertal afskærer private bejlere fra at tage magten over københavnsk elnet », dans *Berlingske Tidene*, 5 avril 2019.
13. Landsbyklynge, voir : <https://www.landsbyklynge.dk/> (consulté le 30 avril 2019).
14. Sur Alternativ Stad, l'architecture alternative et l'avènement du néo-libéralisme, voir notre article, « Solid Flow », dans *Architecture and Culture*, n° 5 (2), 2017, p. 297-314.
15. Markus Miessen, *The Nightmare of Participation: Crossbench Practice as a Mode of Criticality*, New York / Berlin, Sternberg Press, 2010.
16. Anne Romme et Morten Birk Jørgensen, « Her er vores tip til By & Havn – lav udstykninger i mindre byggegrunde », dans *Politiken Byrum*, 31 janvier 2019.
17. Voir : <https://www.urbaniacph.dk/cms/ShowContentPage.aspx?ContentPageID=1&AliasPageName=default.aspx>.
18. Nils-Ole Lund, *Nordic Architecture*, Copenhagen, Arkitektens Forlag, 2008.
19. « Ændring I Planloven – op til 25 % almene boliger I nye lokalplanområder », voir : <https://www.jurainfo.dk/aendring-af-planloven-op-til-25-almene-boliger-i-nye-lokalplanomraader/>.

**20.** Voir : <https://www.sorenlose.dk/Deja-Vu>.

**21.** Allusion de Donald Trump, à l'aéroport d'Orlando-Melbourne, en Floride, le 18 février 2017, à un attentat terroriste inexistant, dont la Suède aurait été victime la veille.

**22.** Voir : <http://gustafssonfurst.se/husby2012/>.

**23.** Ma thèse de doctorat portait sur cette question. Voir Morten Birk Jørgensen, *Small-town Architecture – Three Critiques on Architecture as an Instrument for Regional Development in Peripheral Small-towns*, Copenhagen, 2018.

**24.** Voir : <http://norroen.dk/project/danmarks-tomme-huse/>.

**25.** Voir : <https://johansenskovsted.dk/projects/SKJERN-RIVERTransformation-of-three-pump-stationsLocation-Skjern>.

**26.** Le projet baptisé The Danish Country House (« La Maison de campagne danoise ») tire parti de ce que l'on appelle les conditions de résidence flexibles, pour transformer des maisons abandonnées en nouvelles maisons de vacances à l'architecture remarquable, à destination des populations urbaines. Il s'inspire de traditions suédoises et norvégiennes similaires. Voir : <https://www.lenschowpihlmann.dk/Student-Village>.